VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Obrony Narodowej**
(nr 53)
z dnia 22 marca 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Obrony Narodowej (nr 53)

22 marca 2017 r.

Komisja Obrony Narodowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Michała Jacha (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zapoznała się z:

– informacją ministra obrony narodowej na temat stanu obecnego oraz perspektyw rozwoju systemu samolotów wielozadaniowych F-16.

W posiedzeniu udział wzięli: **Bartosz Kownacki** sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Krzywda** radca ministra w Departamencie Polityki Bezpieczeństwa Ministerstwa Spraw Zagranicznych, **Andrzej Zygmunt** zastępca dyrektora Departamentu Obrony Narodowej Najwyższej Izby Kontroli, **Aneta Cieślik** główny specjalista w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego, **Paweł Rodzoś** stały doradca Komisji oraz **Iga Jakubowska** asystentka przewodniczącego Komisji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Michał Madaj, Jacek Zientarski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Obrony Narodowej na temat stanu obecnego oraz perspektyw rozwoju systemu samolotów wielozadaniowych F-16.

Stwierdzam kworum oraz przyjęcie protokołu z 52. posiedzenia Komisji.

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu uznam, że porządek dzienny został przyjęty.

Proszę państwa, mam przyjemność powitać w składzie Komisji nowego posła, pana Tadeusza Dziubę. Czy jest pan poseł? Nie ma. Ale mamy nowego posła za pana posła Michała Dworczyka.

Witam zaproszonych gości. Witam pana ministra Bartosza Kownackiego sekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej, pana generała dywizji Jana Śliwkę zastępcę dowódcy generalnego rodzajów sił zbrojnych, pana pułkownika Tomasza Jatczaka szefa szkolenia 2. Skrzydła Taktycznego, pana pułkownika Waldemara Bogusławskiego zastępcę szefa Inspektoratu Uzbrojenia, pana pułkownika Ryszarda Grzelińskiego zastępcę szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego do spraw Sił Powietrznych, pana Tadeusza Pieciukiewicza szefa Oddziału Samolotów F-16 i AJT w Inspektoracie Uzbrojenia, pana pułkownika Jarosława Czajkę starszego specjalistę w Inspektoracie Sił Powietrznych Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych. Witam przedstawicieli Biura Bezpieczeństwa Narodowego oraz Ministerstwa Spraw Zagranicznych, a także pana dyrektora Andrzeja Zygmunta z Najwyższej Izby Kontroli.

Proszę państwa, jak powiedziałem wcześniej, dzisiejszy temat jest ważny. Będziemy rozmawiać o jednej z perełek naszych sił zbrojnych – o samolotach F-16. Bardzo proszę o zabranie głosu pana ministra Bartosza Kownackiego.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Bartosz Kownacki:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w tej sprawie pozwolę sobie oddać głos panu generałowi, który przedstawi wyczerpującą informację. Materiały, zgodnie z prośbą Komisji, zostały dostarczone wcześniej. Mam nadzieję, że posłowie mieli możliwość zapoznania się z nimi. Teraz będzie też część referowana.

Jak słusznie powiedział pan przewodniczący, akurat samoloty F-16, czyli samoloty wielozadaniowe, jeżeli chodzi w ogóle o siły zbrojne, czy o Siły Powietrzne, są jedną z najmniejszych bolączek polskich sił zbrojnych. To nie oznacza, że niepotrzebne są dalsze plany w tym zakresie. Nie oznacza to, że nie musimy myśleć o tym, co będzie dalej

dlatego, że obok samolotów F-16 mamy samoloty Su-22 i samoloty Mig-29, które będą wychodziły z użytku. Trzeba już myśleć o tym, co będzie dalej. O tym, co w tym zakresie należy zrobić za kilka lat. Takie prace w Ministerstwie Obrony Narodowej są prowadzone na bieżąco. Takie analizy są przeprowadzane. Czasami nawet państwo o nich słyszą, chociaż może nie w pełni o wszystkim, gdzieś w mediach. Wydaje się, że Komisja jest dużo lepszym miejscem, żeby na ten temat rozmawiać i żeby posłów wyczerpująco o tym poinformować. Jak powiedziałem, oddaję głos panu generałowi. Później będziemy do dyspozycji posłów. Dziękuję bardzo.

Zastępca dowódcy generalnego rodzajów sił zbrojnych gen. pilot Jan Śliwka:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowna Komisjo, w swojej krótkiej prezentacji postaram się przybliżyć system, jakim jest samolot F-16, według przedstawionego planu. Na wstępie krótka informacja, taki rys historyczny. Informacja o tym, ile samolotów eksploatujemy, żebyśmy mieli podstawę wspólnej wiedzy. Powiem, kiedy zaczynaliśmy działać. Następnie powiem o wyposażeniu, z jakim ten samolot funkcjonuje w chwili obecnej w siłach zbrojnych. Następnie o obecnym stanie systemu uzbrojenia. Podkreślam, że jest to sprawa systemu, bo to nie samolot, ale system, który jest podsystemem rażenia w siłach zbrojnych. Następnie powiem, jak wygląda proces szkolenia i o uwieńczeniu tego procesu szkolenia poprzez wieloletnie przygotowanie i udział w ćwiczeniach – co wybrzmi w prezentacji. Jesteśmy na teatrze. Realizujemy zadania bojowe. Dlatego nie przypadkiem jest tutaj ze mną dzisiaj szef szkolenia 2. Skrzydła Taktycznego, a wcześniej dowódca pierwszego komponentu, który wykonywał zadania bojowe na teatrze. To tyle. Myślę, że przy następnych elementach możemy ten temat poszerzyć. Dalej planowany rozwój i modernizacja posiadanego systemu F-16.

Jak wspomniał pan minister Kownacki i na pewno to jest zasadne, to jest perełka. Wiem, że to jest perełka. Zdaję sobie z tego sprawę, ale jako lotnik wiem, jak ważne jest lotnictwo i myślę, że na tym nie możemy poprzestać, jeżeli chodzi o przyszłość w obecnym systemie i w Europie, gdzie się znajdujemy, a także zagrożenia, które zostały wygenerowane przez sytuację, w której się znajdujemy.

Szanowni państwo, zgodnie z ustawą z 22 czerwca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego wyposażenia sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w samoloty wielozadaniowe i zapewnieniu warunków do jego realizacji, 27 grudnia 2002 r. nastąpiło rozstrzygnięcie przetargu, w wyniku którego zwycięzcą została Defense Security Cooperation Agency działająca w imieniu rządu Stanów Zjednoczonych. Zaproponowała samoloty F-16 C i D. Przypominam, że C, to wersja jednomiejscowa bojowa. D, to wersja dwumiejscowa z takimi samymi zdolnościami bojowymi. Wersja Block 52+, to nowa wersja, specjalnie przygotowana na potrzeby sił zbrojnych Rzeczypospolitej.

Dnia 18 kwietnia 2003 r. w dęblińskiej „Szkole Orląt” podpisano pakiet umów związanych z zakupem 48 samolotów wielozadaniowych. Jak wspomniałem, było 36 samolotów F-16 C i 12 samolotów szkolno-bojowych. To pozwoliło sformować 3 eskadry w 2 bazach lotniczych. Decyzja o wyposażeniu sił zbrojnych w samoloty F-16 stała się początkiem koncentracji zadań inwestycyjnych, zarówno w obszarze infrastruktury, zmian w systemie dowodzenia, jak również w poszczególnych specjalistycznych obszarach takich, jak łączność, informatyka, czy związanych z wyposażeniem tego samolotu, łącznie z systemem dystrybucji danych o określonej klauzuli. W tym czasie rozpoczęto proces wyposażania baz lotniczych w kompatybilne z NATO środki radiotechniczne, jak również systemy lądowania współpracujące z przyszłym samolotem F-16, który miał do nas trafić za kilka lat. Na przełomie maja i czerwca 2005 r. pierwsza grupa polskich pilotów i polskiego personelu technicznego została skierowana na szkolenie do USA i rozpoczęła zajęcia teoretyczne w Randolph Air Force Base. Wcześniej piloci przeszli siedmiomiesięczny kurs językowy w Lackland. Był to kurs specjalistyczny, pod względem przygotowania technicznego, ponieważ każdy z nich posiadał odpowiedni poziom znajomości języka angielskiego już przed wyjazdem – tzw. ECL. Natomiast w Lackland odbywało się kolejne szkolenie w zakresie specjalistycznego języka technicznego, aby można było bezpiecznie rozpocząć dalsze szkolenie w Stanach Zjednoczonych. Ceremonia symbolicznego przekazania pierwszych samolotów F-16 odbyła się 15 września 2006 r. w Forth Worth w Teksa-

sie, czyli tam, gdzie były produkowane. Dla przypomnienia dodam, że 8 listopada 2006 r. w 31. Bazie Lotnictwa Taktycznego w Poznaniu pierwsze 2 statki powietrzne wylądowały na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a dzień później kolejne 2.

Krótka informacja o wyposażeniu, które jest w chwili obecnej w systemie uzbrojenia F-16. Z racji klauzuli będę przekazywał te informacje, które możemy tutaj zaprezentować. Samolot, zarówno w wersji C, jak i w dwumiejscowej wersji D, jest wyposażony w pokładową impulsowo-dopplerowską stację radiolokacyjną dalekiego zasięgu, w optoelektroniczny zasobnik celowniczy służący do wykrywania, identyfikacji i obserwacji celów naziemnych i powietrznych oraz naprowadzania uzbrojenia kierowanego laserowo na cele naziemne, laserowy układ bezwładnościowy, odbiornik globalnego systemu nawigacji satelitarnej, zbiorniki konforemne, zintegrowany z wyrzutniami dipoli i flar termicznych system samoobrony AIDEWS. Ponadto samoloty są przystosowane również do pracy pilota z hełmem zintegrowanym i wyświetlaczem – celownikiem nahełmowym oraz goglami noktowizyjnymi NVG do wykonywania zadań w nocy. Do realizacji celów rozpoznawczych wykorzystywany jest pokładowy zasobnik rozpoznawczy o takim oznaczeniu, jakie widzą państwo na slajdzie. Pierwotnie pozyskane uzbrojenie do samolotów F-16 obejmuje wbudowane działko Vulcan 20 mm, kierowane pociski powietrze-powietrze AIM-120C i AIM-9X, kierowane pociski rakietowe, zasobniki szybujące, bomby kierowane klasy GBU i bomby z układem naprowadzania korygowanym sygnałem GPS GBU-31 oraz GBU-38. Asortyment ten zwiększył się w ostatnich latach o pociski manewrujące JASSM do zwalczania celów naziemnych. Łączna możliwość podwieszania do statku powietrznego, to 9 t różnego rodzaju uzbrojenia.

Jakie zdolności dostarcza to wyposażenie w systemie rażenia w siłach zbrojnych? Po pierwsze, jest to wykrywanie i śledzenie celów powietrznych w całym zakresie wysokości we wszystkich warunkach atmosferycznych, w złożonym środowisku elektromagnetycznym i sytuacji naziemnej. Można śledzić jednocześnie – co przy poprzednich myśliwcach nie było osiągalne – 10 obiektów powietrznych w każdych warunkach atmosferycznych i w warunkach zakłóceń elektromagnetycznych. Jednocześnie można zwalczać wiele celów powietrznych przy użyciu zaawansowanego uzbrojenia kierowanego na podczerwień, jak również naprowadzanego radarowo. Pokładowa stacja radiolokacyjna, o której wcześniej wspominałem, może naprowadzać jednocześnie 4 pociski rakietowe średniego zasięgu AIM-120 na cele powietrzne. W tym samym czasie lotnik może użyć również rakiet bliskiego zasięgu AIM-9X przy pomocy celownika nahełmowego. System posiada również bardzo istotne w naszych siłach zbrojnych możliwości w obecnej sytuacji, czyli precyzyjne rażenie celów, w tym umocnionych i nieumocnionych obiektów naziemnych, w każdych warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy przy wykorzystaniu kierowanych bomb lotniczych, jak również precyzyjne rażenie mobilnych obiektów naziemnych w dzień i w nocy w warunkach umożliwiających użycie kierowanego pocisku z głowicą termowizyjną.

Bardzo istotne dla systemu dowodzenia jest wprowadzenie odpornej na zakłócenia komunikacji głosowej oraz wymiany danych o sytuacji taktycznej z naziemnymi i powietrznymi stanowiskami dowodzenia, przy połączeniu, które ma określoną klauzulę przesyłu informacji, łącznie do poziomu SECRET. Tankowanie w powietrzu zdecydowanie zwiększa zdolności operowania w siłach zbrojnych. Również bardzo istotne jest – i taka misja w tej chwili jest realizowana – rejestrowanie zobrazowań obiektów oraz aktywności naziemnej z wykorzystaniem zasobnika rozpoznawczego, umożliwiającego prowadzenie rozpoznania wzdłuż obiektu liniowego w wyznaczonym obszarze lub dookólnie w stosunku do wybranego punktu. Co istotne, zobrazowanie może być przesyłane do systemu dowodzenia w czasie realnym, jak również po wylądowaniu materiały mogą być przekazane do analizy.

Platforma poprzez wyposażenie, jak również zadania, które realizuje, nie jest prostą platformą. Chciałbym tylko zaznaczyć informacyjnie, jak skomplikowana jest ta platforma i ile osób jest zaangażowanych, żeby ten samolot mógł bezpiecznie realizować zadania. Na samolocie F-16, w zależności od wersji, wykonuje się w różnych okresach – za chwilę do tego przejdę – różnego rodzaju obsługi. Na samolocie w wersji C, czyli bojowym, wykonuje się 78 różnego rodzaju obsług, a na samolocie dwumiejscowym 93

obsługi. Realizowane są one z częstotliwością od 30 dni do 6 lat. Obsługi wykonywane są także w zależności od liczby godzin spędzonych w powietrzu. Tu mamy przedział od 25 do 2400 godzin dla obsług resursowych. Pracochłonność w roboczogodzinach jest kalkulowana od 0,5 godziny – jak widzimy, jest to np. sprawdzenie wyważenia samolotu po 3 latach – do 760 roboczogodzin przy realizacji przeglądów wieloletnich. Obsługa okresowa po 200 godzinach lotu, to 668 godzin. Face inspection po 40 godzinach lotu, to 740 godzin. Obsługa na podwoziu po 6 latach szczególnie istotna, jeżeli chodzi o bezpieczne wykonywanie zadań, to 760 roboczogodzin.

Oczywiście, obsługi są realizowane na podstawie tzw. siatki PERT. Jest to taka siatka, która pozwala nam elastycznie, w zależności od sytuacji, równolegle realizować obsługi na kilku statkach powietrznych, analizując dostępność, czas, personel i części zamienne. Jest to robione tak, żeby bezpiecznie dochować procedur określonych przez producenta. Można powiedzieć, że średnio w okresie, w którym eksploatujemy samoloty F-16, jednorazowo na obsługach różnego typu, w tym okresowych i niesprawnościach przebywa od 7 do 8 samolotów F-16 z tej floty 48 samolotów. Proszę o następny slajd.

Trochę danych. Resurs techniczny, dla informacji, jak istotna jest dla nas, lotników, dostępność statków powietrznych i skąd się ona bierze. Resurs techniczny każdego z nich to 8 tys. godzin. Jeśli to przemnożymy przez liczbę statków, daje to nam łącznie 384 tys. godzin resursu do wykorzystania w szkoleniu i w działaniach operacyjnych. Do tej pory samoloty F-16 spędziły w powietrzu 53 tys. godzin. Z prostej matematyki wynika, że pozostało ok. 330 tys. godzin. Przy nalocie planowanym średnio w granicach 9-10 tys. godzin, bo taki poziom został osiągnięty w chwili obecnej – za chwilę przejdę do tego bardziej szczegółowo – daje to nam perspektywę służby tych statków powietrznych na poziomie ok. 30 lat. Proszę o następny slajd.

Jak wyglądały początki eksploatacji i dochodzenie do pewnego poziomu? Jeśli chodzi o liczbę godzin wygenerowanych na szkolenie i bezpieczną realizację zadań w poszczególnych latach przedstawia wykres. Planowana liczba to niebieska linia, a wykonana – czerwona. Tak naprawdę po kilkunastu latach użytkowania doszliśmy do poziomu maksimum tego, co możemy robić w chwili obecnej, przy tym systemie zaopatrywania, obsługi i ukompletowania. Żeby wykonać plan realizacji operacyjnych i szkoleniowych, zbliżamy się do granicy 9 tys. godzin. Tak naprawdę, na ten rok mamy zaplanowane 8800 godzin. Tak, że myślę, że ta granica 9 tys. godzin jest możliwa do osiągnięcia przy tym sprzęcie, przy tym systemie zabezpieczenia logistycznego przez Inspektorat Wsparcia i serwisowania. Jeżeli na ten temat, na temat serwisowania będą jakieś potrzeby uzyskania bliższych informacji, to mamy tutaj przedstawicieli Inspektoratu Uzbrojenia, którzy mogą to nam przybliżyć, jak to będzie w najbliższych latach.

Jeżeli chodzi o szkolenie lotnicze, to nadrzędnym celem jest osiągnięcie stosownej zdolności do wykonywania zadań w każdych warunkach atmosferycznych. Ale głównym celem, bo każda maszyna, to jest przede wszystkim życie ludzkie i ogromne pieniądze, jest bezpieczna realizacja zadań w powietrzu. To jest nadrzędny cel, który przyświeca wszystkim, począwszy od personelu technicznego i zabezpieczającego, a zakończywszy na personelu latającym. Jak wygląda szkolenie w chwili obecnej? Szkolenie podstawowe. Oczywiście, absolwent, który ukończył dęblińską „Szkołę Orląt" na kierunku samolotów wysoko manewrowych kierowany jest na szkolenie specjalistyczne do Stanów Zjednoczonych, gdzie przechodzi szkolenie na samolotach T-6, T-38 i na F-16. Oczywiście, jest to realizowane. Wcześniej jest to poprzedzone kursem specjalistycznym w bazie w Teksasie w Defense Language Institute w Lackland. Podstawowe szkolenie lotnicze kończy się osiągnięciem poziomu Combat Mission Ready. Są poszczególne sekwencje szkoleniowe, ale nie chciałbym się na tym zbyt długo skupiać. Jeżeli będzie taka potrzeba, to szczegóły przedstawimy po pytaniach.

Oczywiście, po szkoleniu w Stanach Zjednoczonych następuje uzupełnienie szkolenia w Polsce, poprzez przystosowanie do warunków wykonywania zadań w europejskiej przestrzeni powietrznej i w takich warunkach, które nie są możliwe do osiągnięcia w Stanach Zjednoczonych. Takie szkolenie odbywa się w jednej z eskadr w 31. Bazie Lotniczej w Krzesinach. Jest to tzw. konwersja do warunków europejskich. Oczywiście, równolegle z tym szkoleniem jest szkolenie prowadzone w 31. i w 32. bazie lotniczej, jeżeli chodzi

o dowodzenie w powietrzu pary, klucza, aż do kierowania COMAO (*Composite Air Operation*) w trakcie kursów TLP (*Tactical Leadership Programme*) poza granicami kraju. Jest to tzw. dowodzenie w ugrupowaniu. Najwyższy poziom dowodzenia, to poziom Mission Commander. Jest to dowódca misji, który integruje nie tylko samoloty F-16 przy wykonywaniu zadania bojowego, ale także inne rodzaje lotnictwa, które wspólnie wykonują zadania air interdiction, czyli przeciwdziałania podejściu przeciwnika, czy zwalczania obiektów naziemnych. Tyle możemy powiedzieć na otwartym posiedzeniu Komisji. Oczywiście, jest szkolenie NVG i szkolenie z uzbrojeniem kierowanym nahełmowo.

Ale to jest tylko szkolenie personelu latającego, a nieodzowne jest również szkolenie personelu technicznego, które jest realizowane. Zostało rozpoczęte w 2006 r. Od stycznia 2007 r. jest prowadzone również w Polsce. Jest realizowane przez polskich instruktorów na kursach realizowanych przez CSIL, jak również w jednostkach lotniczych. Szkolenie specjalistyczne realizowane jest na wzór amerykański. Prowadzone jest szkolenie frazeologii technicznej języka angielskiego w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie. Szkolenie w kraju prowadzone jest pod egidą szkoły dęblińskiej, jak również Centrum Szkolenia Inżynieryjno-Lotniczego w Dęblinie, które podlega bezpośrednio Dowództwu Generalnemu Rodzajów Sił Zbrojnych. Część personelu jest przeszkolona w USA. Po powrocie do kraju ta część personelu podlegała kolejnym szkoleniom uzupełniającym, prowadzonym również przez amerykańskich instruktorów z firmy Lockheed Martin. I tzw. Mobile Training Team, który wejdzie do codziennego harmonogramu. To jest taki mobilny zespół, który przyjeżdża ze Stanów Zjednoczonych w zależności od potrzeb dotyczących wyższej kwalifikacji, nadania uprawnień instruktorskich, czy nadania uprawnień szkoleniowych.

Szkolenie praktyczne realizowane jest w 31. i 32. bazie lotnictwa taktycznego na wydzielonych do tego samolotach. Oczywiście, jest certyfikacja przez Wyższą Szkołę Oficerską Sił Powietrznych i przez Centrum Szkolenia Inżynieryjno-Lotniczego. Jeżeli chodzi o personel techniczny, to łącznie w USA przeszkolono 170 specjalistów oraz 4 wykładowców frazeologii języka angielskiego, tego sensu stricte technicznego. Nadmieniam, że cała dokumentacja szkoleniowa, czy obsługowa samolotu F-16 jest w języku angielskim. To pozwala nam łatwo się integrować i współdziałać przy kolejnych działaniach. Podjęta wiele lat temu decyzja o tym, że nie tłumaczymy instrukcji na język polski, bo fizycznie i technicznie byłoby to nie dość, że długotrwałe, to jeszcze precyzyjne przetłumaczenie i określenie specyfiki tego jest raczej niemożliwe. Z drugiej strony, patrzymy na interoperacyjność w przyszłości. Warto było poświęcić czas na szkolenie zarówno personelu technicznego, jak i zabezpieczającego, a już nie wspomnę o lotniczym, języka angielskiego.

Jest to chyba wniosek do wykorzystania przy kolejnych wdrożeniach systemów w innych rodzajach sił zbrojnych, nie tylko w lotnictwie. Z całą pewnością mogę powiedzieć, że w lotnictwie to się potwierdziło, że właściwe były podjęte ówcześnie działania, żeby szkolić w języku angielskim, aby później nie było przekłamań w tłumaczeniach. Swego czasu innowacją była potrzeba wprowadzenia różnych nowych specjalności, ponieważ na poprzednich typach samolotów – Su-22, Mig-29, Mig-21, Ts-11, czy śmigłowcach – był określony zasób specjalności. Tu cały system, jeżeli chodzi o kadrę, wymagał rozdzielenia niektórych specjalności. Do tego doszły nam nowe, a inne zostały przeprofilowane tak, aby można było bezpiecznie eksploatować statek powietrzny od momentu, od kiedy jest w Polsce.

Skupiłem się tylko na ostatnich 2 latach, jeżeli chodzi o zaangażowanie samolotów F-16 i obciążenie tych 3 eskadr. Tu nie ma dyżurów bojowych, które pełnią rotacyjnie samoloty Mig-29. Tu jest 2015 r. – udział w poszczególnych zagranicznych ćwiczeniach międzynarodowych. Jak się okazuje, pan pułkownik Jatczak ma pewne doświadczenia, jeżeli chodzi o uczestnictwo w ćwiczeniach i szkoleniach. Może odpowiedzieć, jeżeli będą później pytania. Natomiast ja chciałbym tylko zaznaczyć, jakie jest obciążenie. To są tylko ćwiczenia międzynarodowe. Nie wspomnę, że w tym czasie było również wiele ćwiczeń narodowych realizowanych przez siły zbrojne Rzeczypospolitej na terenie kraju. W 2016 r. mamy zwiększenie liczby tych ćwiczeń i – jak doskonale wiemy – większe zaangażowanie w operacje poza granicami kraju. Ten proces szkolenia, tak mozolnie

realizowany przez wiele lat, jest uwieńczony tym, że w chwili obecnej te samoloty wykonują zadania operacyjne na teatrze, na południu Europy i nie tylko Europy. Przyjęty proces szkolenia i integracji systemu dowodzenia, jak również zabezpieczenia sprawia, że płynnie weszliśmy w system dowodzenia, który jest realizowany w tej chwili przez koalicję na teatrze działań.

Jeżeli chodzi o dokumenty rozkazodawcze, przesył informacji, zrozumienie zadań i zasilanie w informacje operacyjne, to na tym poziomie klauzulowania tylko to mogę przekazać. Są ćwiczenia sztandarowe, jak Red Flag. Nie wspomnę o TLP w Albacete, gdzie szkolimy swoich Mission Commander. Proszę o następny slajd. Jeżeli chodzi o certyfikację, to już w 2011 r. przeszedł ją komponent „Jastrząb”, co potwierdziło zdolność do wykonywania zadań w systemie sojuszniczym. W 2016 r. zwieńczyło to skierowanie samolotów F-16 do Kuwejtu do operacji na teatrze. Informacyjnie podam, bo nie jest już tajemnicą, że kolejny „Orlik” w krajach bałtyckich realizować będą również samoloty F-16 z jednej z baz lotniczych. Do tej pory wysyłaliśmy tam samoloty Mig-29. W tym roku rozszerzamy operacyjne wykorzystanie samolotów F-16 o misje „Air Policing” nad Pribaltiką w związku z tym, że ten samolot ma o wiele większe zdolności operacyjne, przesyłania danych i przestrzenne do realizacji tych zadań. Taka jest potrzeba. I takie zresztą są wymagania sojusznicze. Planowane są również kolejne rotacje – myślę, że nie będę za daleko wybiegał – w latach 2018-2019. Ze względu na klauzulę nie chciałbym tego tematu dalej poruszać. Proszę następny slajd.

Rozwój i modernizacja, o której już wspomniał pan minister Kownacki. Zmiana systemu obsługowego. Jak państwo zauważyli, było wiele różnych obsług. Szczególnie pracochłonne były obsługi po 200 godzinach. Po kilkunastu latach eksploatacji i zbierania doświadczeń przez naszych inżynierów eksploatujących statki powietrzne doszliśmy do wniosku, że system kontroli statku powietrznego, który pozwala sprawdzić, czy jest sprawny, czy nie, jak również analiza niesprawności pozwoliły nam wystąpić do strony amerykańskiej o zwiększenie nalotu między remontami z 200 do 400 godzin. To odciąży nam obsługi. Doświadczenia wskazują, że dostępność statków powietrznych będzie większa. Mniej personelu technicznego będzie zaangażowanego do obsług. Myślę, że ten samolot pozwala na takie – jak gdyby – zwiększenie resursu. Oczywiście, w pierwszym etapie przyjęliśmy to, co miały starsze wersje, ze starszymi silnikami. Doświadczenia z krajów, które używają samolotów F-16 jednoznacznie wskazywały, że w starszych typach samolotów obsługę należy robić co 200 godzin. Ale my wzięliśmy nowy typ. Po przeanalizowaniu okazuje się, że można ten okres wydłużyć, więc nie ma sensu na tym tracić.

Tak, że to są te wnioski. Teraz jest to w procesie legislacji, bo musimy uzyskać też zgodę określonych instytucji na zwiększenie tego resursu międzyobsługowego. Oczywiście, kolejnym krokiem będzie zawarcie umów Follow-on-Support III. Aktualnie Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych przygotowuje się do zawarcia nowego pakietu umów, który ma obowiązywać od 2018 r. Prowadzone są analizy rozszerzenia istniejącego systemu zaopatrywania w części zamienne oraz Cooperative Logistic Supply Support Agreement and Repay. Jest to po to, żeby można było wejść do wspólnoty wymiany części statków powietrznych wraz z innymi nacjami eksploatującymi samoloty F-16, oczywiście, nie obniżając zdolności swoich samolotów. Chodzi o to, żebyśmy niekoniecznie musieli czekać na wyremontowanie części, tylko żebyśmy otrzymali w zamian inną część, która zostałaby zamontowana do samolotu, aby mógł wykonywać zadania. A za jakiś czas ta część wróciłaby do nas po remoncie, czy po modernizacji. Proszę następny slajd.

Głównym celem, jeżeli chodzi o realizację zadań i modernizację, jest zwiększenie możliwości destrukcyjnego oddziaływania na systemy walki strony przeciwnej, szczególnie ukierunkowanego na neutralizację nowych typów uzbrojenia i zaawansowanych technologicznie środków oraz uzyskanie zdolności do rażenia obiektów w całej strefie odpowiedzialności prowadzonych działań. Realizowane jest to głównie poprzez modernizację i pozyskanie nowego uzbrojenia, optymalizację struktur oraz rozszerzenie zdolności szkoleniowych. Zwiększenie zdolności operacyjnych Sił Powietrznych w zakresie skutecznego dowodzenia, rozpoznania, precyzyjnego rażenia, w tym szczególnie środków napadu powietrznego oraz jednocześnie zapewnienie zdolności przeciwstawienia się możliwej agresji, są przedmiotem bieżącej analizy. Trwa Strategiczny Przegląd Obronny,

który też wskaże pewne kierunki do definiowania kolejnych wymagań, do realizacji w następnych krokach. Jak powiedziano na wstępie, sytuacja nie jest zła, aczkolwiek chciałoby się być w pierwszej lidze, a być może nawet w ekstraklasie, więc – jeśli chodzi o statki powietrzne – nie możemy zatrzymywać się na samolotach F-16, na tej liczbie i na tych zdolnościach, które mamy.

Musimy myśleć z wyprzedzeniem kilkudziesięcioletnim. W lotnictwie takie wyprzedzenie, to minimum 10-15 lat, żeby przeprowadzić odpowiednie analizy. Wśród najważniejszych uruchomionych programów, które rozszerzają zdolności do zwiększenia potencjału operacyjnego, należy wskazać pozyskanie kierowanych pocisków rakietowych dalekiego zasięgu powietrze-ziemia typu JASSM. Równolegle prowadzona jest aktualizacja oprogramowania samolotów, która umożliwi użycie takich pocisków. Chodzi o to, żeby w momencie, kiedy te pociski do nas wpłyną, samoloty były już gotowe do realizacji zadań. Kolejnym etapem będzie wdrożenie pocisków powietrze-ziemia dalekiego zasięgu AGS-158B JASSM-ER – Extended Range – o zasięgu ok. 1 tys. km. Czyli z taktycznego poziomu lotnictwo będzie mogło oddziaływać na poziomie operacyjnym, aczkolwiek niektóre obiekty uderzeń lotniczych są tak strategiczne, że możemy mówić, że lotnictwo przy odpowiednim wsparciu i planowaniu, działa na poziomie strategicznym, jeżeli chodzi o planowanie działań i konflikt.

Jakie są te planowane działania? Nie mogę powiedzieć o szczegółach programów, których analiza jest w tej chwili prowadzona. Jeżeli chodzi o rażenie źródeł promieniowania elektromagnetycznego, to zapewne wszyscy państwo są zaznajomieni z A2D, czyli z dostępnością środków naszego potencjalnego przeciwnika, który ogranicza działalność naszych sił lotniczych swoimi środkami naziemnymi. Rażenie przeciwpancernych i opancerzonych środków do precyzyjnego użycia, to kolejny program, który realizuje rażenie celów umocnionych, jak np. stanowiska dowodzenia lub inne obiekty umocnione. Odpowiednie rodzaje amunicji, która reaguje na obiekty, jeżeli chodzi o rażenie przeciwpancerne, z inteligentnych zasobników, które same wyszukują precyzyjne środki rażenia, kiedy nadlatujemy nad obiekt i wykonują zadanie, jeżeli chodzi o niszczenie celów pancernych, co jest bardzo istotne w naszych uwarunkowaniach i przy zagrożeniach, które przed nami stoją. Są również bomby penetrujące. Marynarka Wojenna weszła w posiadanie ostatnio, zdolności zwalczania okrętów określonymi siłami. Planowane jest również pozyskanie środków do rażenia celów nawodnych, bo zakładamy, że te siły, które ma Marynarka w chwili obecnej, nie do końca są wystarczające. Proszę następny slajd.

Planowane jest pozyskanie kolejnego zestawu pocisków rakietowych, pocisków do uzbrojenia samolotu F-16, pocisku kierowanego, jak mówiłem wcześniej. Żeby obniżyć koszty realizacji szkolenia, planowany jest również zakup bomby ćwiczebnej typu BDU-59B z tego względu, że na bomby bojowe trzeba wydać określone kwoty. Ich realne używanie jest dość drogie. Żeby obniżyć koszty szkolenia, te elementy są planowane do pozyskania. Oczywiście, przewidziany jest także zakup środków materiałowych do eksploatacji statków powietrznych, jeżeli chodzi o ich utrzymanie i ciągłe serwisowanie. Przechodząc do perspektyw, jeżeli chodzi o rozwój systemu, to tutaj napisano o rozwoju systemu F-16. A my mówimy o systemie, który jest niezbędny i powinien najpóźniej do 2024 r. zostać przemyślany i wprowadzony, ze względu na to, że samoloty Mig-29 i Su-22 sukcesywnie od 2024 r., czy 2025 r. będą wychodzić z uzbrojenia. W tym czasie będzie potrzeba – zgodnie z analizą – pozyskania kolejnych zdolności, jeżeli chodzi o funkcjonowanie lotnictwa taktycznego.

Jaki to będzie system uzbrojenia? Myślę, że stosowne wymagania zostały już przekazane przez Dowództwo Generalne. W tej chwili w Inspektoracie Uzbrojenia trwa analiza tych wymagań. Sądzę, że w połączeniu z wynikami Strategicznego Przeglądu Obronnego w najbliższych latach powinna zapaść decyzja, w jakim kierunku będziemy pozyskiwać kolejne zdolności. Ważne dla nas jest to – jak powiedziałem – że samolot F-16 ma przed sobą perspektywę jeszcze co najmniej 30 lat służby. Oczywiście, potrzebna będzie integracja uzbrojenia. Być może w kolejnych latach wejdą nowe rodzaje uzbrojenia. Ten samolot ma na tyle otwartą architekturę – Block52+, czego nie miał Block20, ani Block30, a nawet Bock40 – że można go przystosować do nowych rodzajów uzbrojenia, które będą powstawały w określonym czasie. Na pewno rozwój w tym kierunku nastąpi, więc to jest

bardzo istotne z punktu widzenia długotrwałości eksploatacji. Myślę, że jeśli pan przewodniczący, szanowna Komisja i pan minister pozwoli, to na tym chciałbym zakończyć. Jeżeli mają państwo jakieś pytania, to bardzo proszę, pamiętając o tym, że klauzula spotkania jest jawna. Dziękuję bardzo za uwagę. Panie przewodniczący, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję, panie generale. Panie ministrze, rozumiem, że to już jest koniec wstępnej informacji. Czy tak?

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Panie przewodniczący, nie chcemy przedłużać. Chcemy pozwolić państwu na dyskusję. Uważam, że ten wstęp do informacji jest chyba wystarczający.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę o pytania. Zgłosił się pan poseł Suski i pani poseł Kamińska.

Poseł Paweł Suski (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam pytanie odnośnie do rozwoju systemu obrony powietrznej kraju – obrony naszych granic i obrony powietrznej, których podstawą byłyby nowoczesne myśliwce wielozadaniowe. Pan generał przedstawił bardzo wyczerpującą prezentację. Właściwie w ostatnich słowach bardzo ostrożnie odniósł się do punktu dotyczącego zakupu nowych statków powietrznych w miejsce odchodzących ze służby wysłużonych statków powietrznych, których resursy już się kończą. Chcę zapytać właśnie o tę ostrożność. Opinia publiczna miała okazję, żeby w końcu ubiegłego roku wysłuchać pewnych dziwnych sformułowań, czy tez formułowanych przez pana ministra Antoniego Macierewicza o zakupie śmigłowców. W styczniu bieżącego roku usłyszeliśmy z ust pana ministra Kownackiego o zakupie 96 używanych samolotów F-16. Dlaczego tak ostrożnie?

Skoro jest to już tak publiczna informacja, to prosimy o konkrety. Co z tymi myśliwcami F-16? W zasadzie dane były dość precyzyjne, że byłyby to używane samoloty F-16 A lub B. Tanie, ale nieprzystające do naszego systemu. Jeśli to jest problem, że byłyby to myśliwce – że tak powiem – starszego pokolenia, to po co mielibyśmy je modernizować? Nie mamy więcej informacji, bo pojawiła się tylko taka zapowiedź. Chyba w 2 gazetach cytowano wypowiedzi ministra Antoniego Macierewicza i ministra Bartosza Kownackiego. W „Gazecie Prawnej" ukazał się dość obszerny materiał, ale potem to ucichło. Jak widzimy, podczas dzisiejszego posiedzenia nie ma również ani słowa na ten temat, więc bardzo proszę o szerszą informację.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Proszę, pani poseł Bożena Kamińska.

Poseł Bożena Kamińska (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie generale, szanowni panowie oficerowie, szanowni goście, Wysoka Komisjo, chciałabym skierować swoje pytanie do pana ministra Kownackiego. Jest to pytanie w aspekcie kadr. W związku z tym, że ostatnie doniesienia medialne, które słyszymy, informują nas o wakatach w ataszatach w różnych miejscach. Stanowiska nie są obsadzone. Dowiadujemy się, że Ministerstwo Obrony Narodowej wysyła jako attache do Waszyngtonu generała brygady pilota Cezarego Wiśniewskiego. Chciałam tylko zwrócić państwu uwagę, że od 11 listopada 2015 r. generał brygady Cezary Wiśniewski dowodził przez 4 miesiące 4. Skrzydłem Lotnictwa Szkolnego w Dęblinie. Był pierwszym generałem, który spędził w powietrzu 1 tys. godzin na samolocie F-16. Jest również doskonałym instruktorem, który szkoli pilotów na samolotach F-16. Od lutego 2016 r. był inspektorem Ministerstwa Obrony Narodowej do spraw bezpieczeństwa lotów i szefem Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Od 11 listopada 2016 r., czyli niespełna 4 miesiące temu, został mianowany na inspektora Sił Powietrznych w Dowództwie Generalnych Rodzajów Sił Zbrojnych.

Po 4 miesiącach ministerstwo deleguje doświadczonego pilota, generała i instruktora na placówkę do Waszyngtonu. Panie ministrze, mam pytanie. Dlaczego tak doświadczonego pilota, instruktora z tak dużym doświadczeniem i generała nie zatrzymujemy

w kraju jako kadrę, a wysyłamy go na placówkę jako attache? Wiemy, że zastępca, który jest obecnie w Waszyngtonie, według wszelkich opinii, w tym Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, jak również Ministerstwa Obrony Narodowej, jest oceniany tak, że wypełnia te obowiązki bardzo dobrze i mógłby zostać attache w Waszyngtonie. Chciałabym zapytać – może w przybliżeniu mógłby pan nam powiedzieć – ile kosztuje budżet państwa polskiego wyszkolenie takiego instruktora-pilota samolotów F-16? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Jeszcze pan minister Mroczek. Proszę.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie generale, szanowni państwo, w ramach wsparcia głosu pani poseł Kamińskiej chcę powiedzieć, że rzeczywiście budzi najwyższe zdumienie wyznaczenie dowódcy Sił Powietrznych 4 miesiące po przejęciu przez niego obowiązków, na inne stanowisko. To jest rzecz niesłychana w ogóle w przypadku tego oficera, który za waszej kadencji od grudnia 2015 r. co chwilę zmieniał miejsce pracy. Wyznaczenie dowódcy Sił Powietrznych do innych zadań w 4 miesiące po objęciu przez niego stanowiska, to jest po prostu nieodpowiedzialność. Będziemy analizować to w szczegółach. Jeżeli weźmiemy jeszcze pod uwagę fakt, że ze służby w Siłach Powietrznych odeszło ostatnio kilku generałów, to jest w ogóle bardzo poważna obawa o bezpieczeństwo wykonywania zadań lotniczych. Ten temat będzie się musiał pojawić jako, w ogóle, odrębne zagadnienie.

Natomiast chciałbym zadać pytanie panu generałowi. Dołączam się jakby do pytania pani poseł Kamińskiej w tym zakresie, który przed chwilą opisałem. A teraz mam 2 pytania do pana generała. Jeżeli chodzi o system F-16, o samolot wielozadaniowy F-16, który posiadamy, to w zakresie jego możliwości rażenia w sposób zasadniczy zwiększamy te możliwości poprzez pozyskanie rakiet JASSM oraz modernizację samego samolotu. Czy ten proces, czy harmonogram – oczywiście, w ramach tego, co może pan powiedzieć na posiedzeniu jawnym – realizacji tych obu zadań przebiega bez opóźnień, czy nastąpiły tu jakieś zmiany? Najkrócej mówiąc, chciałbym usłyszeć, czy tutaj wszystko dobrze przebiega. Czy pozyskanie tej zdolności, czy modernizacja i certyfikacja rakiet nastąpi w terminie?

Drugi temat jest związany ze szkoleniem. Polska podpisała umowę na pozyskanie samolotu szkolenia zaawansowanego. Z tego, co wiemy, w ubiegłym roku 2 samoloty M-346 przyleciały do kraju i ponoć stoją w hangarze. Jest zasadnicze pytanie. Dlaczego ten samolot nie jest wdrażany do służby? Co się dzieje w zakresie tego ważnego programu, który miał zbudować cały system szkolenia lotniczego w Polsce? Przepraszam, ale to drugie pytanie jest z całą pewnością adresowane do pana ministra Kownackiego, a nie do pana generała. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, może najpierw odpowiem posłowi Suskiemu. Może, jak skończy rozmawiać, bo wtedy będzie mógł skoncentrować swoją uwagę na odpowiedzi. Dziękuję. Panie pośle, dziękuję za pytanie, bo to jest w ogóle bardzo ciekawa dyskusja. Jesteśmy w sali nieklauzulowanej, więc nie o wszystkim mogę mówić. Jest prośba o dobrą wolę. Zakładam, że ma pan dobrą wiarę przy zadawaniu pytań i wczytuje się w nasze wypowiedzi i stanowiska. Była mowa o tym, że analizujemy różnego rodzaju rozwiązania, żeby zwiększyć flotę statków powietrznych dlatego, że ona powinna zostać zwiększona. Dzisiaj to nieźle wygląda, ale perspektywa wymaga, żeby pozyskać co najmniej od 50 do 100 samolotów. Wynika to chociażby z kończących się resursów dla samolotów Su-22 i Mig-29, więc analizujemy każdą możliwość. Rzeczywiście jedną z takich możliwości było kupno samolotów F-16 w starszej wersji A lub B, oczywiście używanych, a być może używanych samolotów F-16 w wersji C/D. Brana była

pod uwagę możliwość zakupu nowych samolotów F-16, jak również zakup samolotów F-35. Każda z tych wersji była analizowana.

Między innymi – i tego dotyczyła wypowiedź – analizowana była możliwość zakupu samolotów w wersji A lub B. Po analizach, które zostały dokonane w Ministerstwie Obrony Narodowej, a także w sztabie i w inspektoracie, okazało się, że nie jest to zasadne. Byłoby to złe rozwiązanie dlatego, że koszt nakładu pracy, koszty modernizacji takich samolotów – bo musiałyby zostać zmodernizowane i dostosowane zakładając, że byłyby kupowane ze Stanów Zjednoczonych – byłyby nieproporcjonalne do efektów i możliwości ich wykorzystania przez najbliższe lata. Obrazowo to ujmując, co prawda, musielibyśmy zapłacić 50% ceny – nie przywiązuję się teraz do liczb, więc proszę się nie przywiązywać do tych liczb – nowego samolotu F-16 za samolot, który latałby o połowę krócej. A jest to samolot, który ma zupełnie inne systemy i wygląda zupełnie inaczej niż samoloty F-16 C/D. I są to słabsze samoloty. Czyli ostateczny efekt byłby mniejszy niż gdybyśmy np. kupili nowe lub używane samoloty F-16 w nowej wersji. Wynikało to z prostego przeliczenia. Nie ma w tym nic dziwnego, że o tym informujemy. Gdyby chcieli państwo uzyskać jakąś ciekawszą analizę, to jesteśmy gotowi, żeby w trybie niejawnym udostępnić ocenę tego, dlaczego samoloty w wersji A/B były nieopłacalne. Tam były dokładne wyliczenia i wszystkie współczynniki. Pan generał sygnalizuje, że może to jeszcze uzupełnić.

Zastępca dowódcy generalnego gen. Jan Śliwka:

Tak. Nazwijmy to, że jeszcze z materiałów otwartych. Takie doświadczenia mają nasi sojusznicy, np. Rumunia, która przejęła samoloty portugalskie. Są szczegółowe dane – jak powiedział pan minister – o tym, ile kosztowały ich używane samoloty portugalskie w wersji A/B i modernizacja, ale tak naprawdę tylko do misji, bez do końca precyzyjnego, uderzenia powietrze-ziemia. A więc nie do wielozadaniowości, ale bardziej do misji „Air Policing". Kwoty modernizacji były wysokie i długi czas modernizacji przez przemysł. Analiza oferty, która była, czy jednego z kierunków działania jednoznacznie to pokazała. Czytając o tym, ile realnie kosztowało to siły rumuńskie, byliśmy trochę zaskoczeni kwotą. Było to więcej niż cena nowego samolotu. Myślę, że to jest potwierdzeniem tego, że te kalkulacje, które były robione na 100 samolotów, jednoznacznie wskazują, że w tym czasie, czy obecnie nie byłby to najbardziej właściwy kierunek, żeby przyjmować stare samoloty F-16.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Można powiedzieć, że efekt w porównaniu do kosztu był mniejszy niż oczekiwaliśmy. A koszt byłby większy niż przy kupnie nowego samolotu. Dlatego na pewno w tym kierunku nie będziemy podążali.

Odnośnie do pytania pani poseł Kamińskiej, to myślałem, że będziemy rozmawiali o samolotach wielozadaniowych. To jest temat, który nas dzisiaj interesuje, naprawdę bardzo ciekawy i ważny. Mogę powiedzieć tak. Kiedy na attache w Stanach Zjednoczonych zostanie wyznaczony dobry, doświadczony generał, to jest źle. Gdyby nie został wyznaczony, to byłoby źle. Nie wiem, kiedy państwa będzie coś satysfakcjonowało. Mogę powiedzieć, że zastępca attache pan pułkownik Sprengel, to rzeczywiście bardzo doświadczona i bardzo sprawna osoba. Bardzo sobie cenimy jego zaangażowanie i jego pracę. Natomiast stanowisko attache w Stanach Zjednoczonych, to stanowisko generalskie. Dlatego na to stanowisko kierowany jest generał. Wydaje się, że w najważniejszych miejscach – taka jest polityka – są stanowiska generalskie. Nie ma w tym nic nadzwyczajnego. Jedzie tam dobry, doświadczony generał. Jestem przekonany, że nie jest tak w siłach zbrojnych po czasach Platformy Obywatelskiej, że strata jednego generała, który idzie na dobre, ważne dla nas stanowisko spowoduje, że polskie Siły Powietrzne będą bezbronne. Jestem przekonany, że po prostu tak nie jest, więc nie można budować takiej tezy. Gdyby tak było, to wtedy kierowałbym pani pytanie do pani kolegów. Dlaczego miałaby mieć miejsce taka sytuacja, że tracimy całkowicie nasze zdolności bojowe?

Było jeszcze skierowane do mnie pytanie pana ministra Mroczka. Dotyczyło samolotów M-346. Pan minister pełnił tę funkcję, którą obecnie ja pełnię, więc na pewno jest znakomicie zorientowany, że jest to pytanie do mnie i do Inspektoratu Uzbrojenia.

Później też ewentualnie poprosiłbym o uzupełnienie, jeżeli nie wszystko powiem. Jak pan pamięta – bo to m.in. pana dotyczyło – ten samolot był kupowany w trybie Prawa zamówień publicznych. Zgodnie z tą ustawą musi zostać dostarczony na wyposażenie sił zbrojnych dokładnie taki samolot, jaki został zamówiony. Tak mówi Prawo zamówień publicznych. Jeżeli kupimy czarny samochód, to musi być dostarczony czarny, a nie niebieski. Nawet, jeżeli ten niebieski może mieć lepszy silnik i będzie spalał mniej paliwa, to musimy kupić czarny, bo taki zamówiliśmy. Z taką sytuacją mamy tutaj do czynienia. Nie chcę tutaj oceniać, czy jest to wina firmy Leonard, czy jednego z poddostawców – chyba firmy Elbit – który nie wgrał jednego z podsystemów. Z punktu widzenia sił zbrojnych jest to system trzeciorzędny. Natomiast zgodnie z Prawem zamówień publicznych nie można ich przyjąć. Chcielibyśmy przyjąć te samoloty, bo one są rzeczywiście potrzebne. Już mogłyby być wdrożone. Nawet można powiedzieć, że mamy realne straty z tego powodu, że one dzisiaj nie latają.

Gdyby pan generał poświadczył, że ten samolot spełnia wymagania z przetargu, to poświadczyłby nieprawdę. Po prostu nie możemy dokonać aneksu do takiej umowy, bo na tym etapie Prawo zamówień publicznych tego nie przewiduje. I nie możemy poświadczyć, że ten samolot posiada wszystkie elementy. To jest kwestia wgrania tych elementów, wgrania tego systemu. Jak mówię, trzeciorzędnego, ale po prostu tak jest sformułowane Prawo zamówień publicznych. Dlatego musimy czekać, aż oferent dostarczy to, co było zamówione.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Jakie jest wyjście? Rozumiem, że są problemy. Ważne jest, jak się te problemy rozwiązuje. Proszę, żeby pan minister zechciał nam powiedzieć, jaka jest ta zwłoka i jaka jest szansa na załatwienie tej sprawy?

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Mamy nadzieję, że do lata tego roku sprawa zostanie załatwiona. Tak deklaruje oferent, że to zostanie rozwiązane. Samolotów nie kupuje się z półki w sklepie.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

To proszę nam powiedzieć.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

W związku z tym nie można znaleźć takiego wyjścia, że dzisiaj pójdziemy gdzie indziej i weźmiemy inny samolot M-346, bo tak nie jest. Po prostu musimy poczekać. Jeżeli będą koszty, związane np. ze szkoleniem naszych pilotów, to są odpowiednie tryby prawne, żeby te koszty przenieść na oferenta, z winy którego ten samolot nie został dostarczony. A szkoli się w takich trybach, które są dzisiaj przewidziane. Jeszcze raz podkreślam, że chcielibyśmy, żeby można było zrobić inaczej. Tylko tak wyglądają przepisy Prawa zamówień publicznych, że działa się zgodnie z tą procedurą. Trzeba się do niej stosować. To tyle z mojej strony. Było jeszcze jedno z pytań do pana generała. Pan generał może uzupełnić odpowiedź, co można zrobić w przypadku samolotów M-346. Ale zapewniam pana, że długo nad tym pracowaliśmy. Naprawdę robimy wszystko, żeby móc te samoloty wykorzystać. Ale są pewne obostrzenia formalne, których nie da się przeskoczyć.

Poseł Czesław Mroczek (PO):

Chodziło mi właśnie o informacje, których pan minister udziela. Gdyby można było podać kilka szczegółów więcej, to będę wdzięczny. Dziękuję.

Zastępca dowódcy generalnego gen. Jan Śliwka:

Panie przewodniczący, panie ministrze, jeżeli chodzi o integrację z samolotem pocisku JASSM, z oprogramowaniem samolotu F-16, o czym mówiliśmy, to w chwili obecnej – myślę, że nie jest to chyba aż taką tajemnicą i że można to powiedzieć – jest jeden statek powietrzny. Do końca miesiąca powinien przejść odpalenie certyfikacyjne tego pocisku, który jest w Stanach Zjednoczonych. W kwietniu powinien wrócić do kraju. Równolegle w kraju posiedliśmy takie zdolności. Wojskowe zakłady lotnicze modyfikują równolegle oprogramowanie dwóch kolejnych w Polsce. Kolejne będę modyfikowane już na poziomie baz, więc mamy tę sprawę załatwioną. Miejmy nadzieję, że certyfikacja przejdzie pomyśl-

nie, wiec automatycznie w kraju osiągniemy zdolności do przeprogramowania i użycia tych pocisków. Melduję, że skończyłem.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Jeszcze pan minister? Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Jeszcze o M-346.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę bardzo, panie pułkowniku.

Zastępca szefa Inspektoratu Uzbrojenia płk Waldemar Bogusławski:

Pułkownik Bogusławski. Panie przewodniczący, szanowni państwo, uzupełniając informację na temat planowanego terminu odbioru samolotów AJT, na podstawie informacji przekazanych przez producenta mogę powiedzieć, że producent potwierdził gotowość dostarczenia samolotów w oczekiwanej konfiguracji dopiero w lipcu 2017 r. Dopiero wtedy będą spełnione wszystkie funkcje i wszystkie wymagania według naszych warunków określonych w umowie.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Pani poseł Bożena Kamińska chciała jeszcze zabrać głos ad vocem.

Poseł Bożena Kamińska (PO):

Tak. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Ja ad vocem wypowiedzi pana ministra Kownackiego, bo zadałam tylko 2 pytania, ale na drugie nie otrzymałam odpowiedzi. Na to pytanie może odpowiedzieć również pan generał. Jeszcze raz powtórzę to pytanie. Proszę podać nam koszt wyszkolenia pilota-instruktora na samolocie F-16. Jeżeli chodzi o ponoszone koszty, to już nie będę pytała, ile kosztuje 1000 godzin w powietrzu, jak w przypadku pana generała Cezarego Wiśniewskiego, który tyle godzin ma wylatane. Ile państwo polskie musi zapłacić, żeby wyszkolić pilota- instruktora F-16?

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę bardzo, czy można, panie generale? Czy zna pan te liczby?

Zastępca dowódcy generalnego gen. Jan Śliwka:

Na pewno będzie ciężko precyzyjnie powiedzieć, ile kosztowało wyszkolenie pana generała Wiśniewskiego, bo to nie jest tylko kwestia szkolenia na samolocie F-16. Wyszkolenie każdego lotnika kosztuje, począwszy od szkoły oficerskiej, poprzez kolejne szkolenia, więc nie chciałbym tutaj przedstawiać liczb, które w tej chwili nie są możliwe do zweryfikowania. Trudno to powiedzieć. Można powiedzieć, ile kosztuje kurs instruktora-pilota. To jest ok. kilku milionów dolarów. Tyle kosztuje kurs.

Poseł Bożena Kamińska (PO):

Sam kurs kosztuje kilka milionów dolarów. Czy tak, panie generale?

Zastępca dowódcy generalnego gen. Jan Śliwka:

Tak. Mając na względzie wcześniejsze przygotowanie do poziomu instruktora. Całość szkolenia. To nie jest tylko sam kurs instruktorski.

Poseł Bożena Kamińska (PO):

Kilka milionów, jaki to rząd wielkości? To będzie między 5, a 8 mln dolarów?

Zastępca dowódcy generalnego gen. Jan Śliwka:

Nie, nie. To będzie niżej. Przepraszam, ale nie dysponuję takimi precyzyjnymi danymi, a nie chciałbym w tej chwili przekazać nieprecyzyjnej informacji. Jest mi to trudno określić. Niestety, nie miałem przyjemności, żeby być przeszkolonym.

Poseł Bożena Kamińska (PO):

Przepraszam bardzo, panie przewodniczący, czy mogę jeszcze ad vocem zwrócić się do pana ministra? Czy mogłabym prosić o odpowiedź na to pytanie na piśmie? Może odpowiedź będzie dokładniejsza.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Przedstawimy tę odpowiedź. Przypomnę pani, że szkolenie każdego oficera, czy każdego żołnierza w polskiej armii, to są miliony, albo setki tysięcy złotych.

Poseł Bożena Kamińska (PO):

Tak, ja rozumiem.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Wydaje się, że tacy dobrze wyszkoleni oficerowie powinni nas później reprezentować, w odróżnieniu od tych żołnierzy służby kontraktowej, którzy po przeszkoleniu, po zainwestowaniu w nich setek tysięcy złotych, decyzją jeszcze z czasów Platformy Obywatelskiej musieli odchodzić do cywila. My tych ludzi wykorzystujemy. Pozwoliliśmy tym żołnierzom służby kontraktowej dalej służyć. A oficerów, którzy chcą i którzy są dobrze przygotowani, staramy się wykorzystywać na każdym stanowisku. Właśnie po to, żeby nie marnować pieniędzy.

Poseł Bożena Kamińska (PO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę o odpowiedź na piśmie. Chcę powiedzieć, że Platforma Obywatelska nie sadzała pilotów za biurka. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że w poprzednich latach pilot, niezależnie od stanowiska, latał. No dobrze. Nie jako dowódca, tylko jako pilot. Proszę państwa, teraz poproszę o zabranie głosu pana ministra Grabarczyka. Pan Cezary Grabarczyk. Proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, w ubiegłym roku w październiku w prasie rumuńskiej pojawiły się informacje o tym, że Rumunia jest zainteresowana nabyciem samolotów F-16 z Polski. Potem tę informację przeniosła na grunt polski prasa, a także media elektroniczne. W związku z tym skierowałem do ministra obrony narodowej interpelację. Otrzymałem odpowiedź, podpisaną zresztą przez pana ministra Kownackiego, że Polska nie zamierza tych samolotów sprzedać. Chciałem zapytać, czy w tej sprawie toczyły się jakiekolwiek rozmowy, czy też informacja prasy rumuńskiej – jak to się mówi – była wyssana z palca? Czy też było coś na rzeczy? Przy normalnym biegu wydarzeń, przy tego rodzaju informacji, które budzą zainteresowanie opinii publicznej, praktykuje się dementi – krótką, rzeczową informację taką, jaka była sformułowana w odpowiedzi na interpelację. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Pan przewodniczący Waldemar Andzel. Proszę.

Poseł Waldemar Andzel (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, panowie oficerowie, popieram to stanowisko, o którym wcześniej mówiono, odnośnie do przyszłości i rozważań dotyczących możliwości zakupu samolotów. Chyba jednak bardziej rozsądne będzie branie do naszej armii nowych maszyn, tym bardziej, że te maszyny miałyby nam służyć przez długie lata. Czyli można brać pod uwagę nowsze wersje samolotów F-16, albo nawet rozważyć zakup samolotów F-35, które dopiero wchodzą do użycia w innych armiach, szczególnie w armii Stanów Zjednoczonych, ale nie tylko. Ogólnie mówiąc, to jest drogi samolot. Pewnie liczymy na to, że cena spadnie. To nie jest decyzja na dzisiaj. Na pewno warto to rozważać.

Mam pytanie odnośnie do rakiet JASSM. Do kiedy rakiety JASSM będą gotowe? Kiedy wszystkie będą w użyciu? Ile samolotów F-16 będzie zdolnych do użycia rakiet JASSM? Chodzi mi także o rakiety JASSM w wersji ER, o zasięgu wydłużonym do 1000 km. Do którego roku planujemy zakup tych rakiet i w jakiej liczbie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Nie ma więcej pytań. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Panie przewodniczący, panie pośle, chciałem odpowiedzieć na pytanie pana posła Grabarczyka. Gdyby Ministerstwo Obrony Narodowej miało kontrolować, co się pisze w prasie rumuńskiej, bułgarskiej i szwedzkiej, to zajmowalibyśmy się tylko tym. W ogóle nie było takich planów na żadnym poważnym szczeblu. Takich rozmów w Polsce nie prowadzono. Ani ja, ani żaden z ministrów, nie braliśmy tego pod uwagę, bo sprzedaż dzisiaj samolotów F-16 po prostu nie byłaby racjonalna. Dementuję. Nie było takiej sytuacji. Na pewno, gdyby w Polsce urosło to do jakiegoś większego problemu, to na pewno to dementi gdzieś by było. Pan minister tę informację zauważył, natomiast ja jej nie dostrzegłem wcześniej, dopóki pan nie zwrócił na nią uwagi. Dlatego dementuję. Nie było takiego planu. Raczej musimy działać w drugą stronę i myśleć o tym, żeby…

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

To mnie uspokaja.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Słucham?

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

To mnie uspokaja.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Dziękuję bardzo. Cieszę się, że odpowiedź jest satysfakcjonująca. Odnośnie do wypowiedzi pana posła Andzela, w części dotyczącej samolotów F-16 i F-35 mogę powiedzieć, że rzeczywiście dyskusja o tym, który z nich byłoby lepiej wybrać, toczy się. Właśnie m.in. ze wspomnianym tutaj generałem Wiśniewskim też toczyliśmy taką dyskusję, bo każdy z tych samolotów ma swoje wady i swoje zalety. Jedną z wad jest cena. Dzisiaj trochę droższe są samoloty F-35. W perspektywie mają być znacznie tańsze. Amerykanie chcą, żeby ich cena była zbliżona do poziomu ceny samolotu F-16. Wtedy ten samolot będzie konkurencyjny. Mogę tylko powiedzieć tak. Co można było zrobić wcześniej? Warto było w ten samolot zainwestować, kiedy były rozpoczynane prace projektowe. Wtedy trzeba było o tym myśleć, czy nie wejść w prace projektowe dotyczące tego samolotu. Wtedy można było mieć udział przemysłowy i myśleć o jego dostarczeniu, bo byłoby to rzeczywistą korzyścią dla polskiej gospodarki i dla polskiej armii. Wtedy tego nie zrobiliśmy. Dzisiaj zastanawiałbym się, czy akurat musimy być pierwszym państwem, albo jednym z pierwszych, które kupują samolot F-35. Ale podkreślam, że jest to moje zdanie. Mamy jeszcze czas, żeby kupić samoloty F tej, czy innej klasy.

Zresztą podobna sytuacja dotyczyła samolotów M-346, o których powiedział pan minister. Ponad 10 lat temu stronie polskiej została złożona propozycja wejścia do programu projektowania i produkcji samolotów M-346. Wtedy polskie siły zbrojne odmówiły wejścia w ten projekt, którym dzisiaj wiele państw jest zainteresowanych. Wiele już dzisiaj dysponuje tymi samolotami. Argumentowano, że byłoby to działanie przyszłe i niepewne, a jeszcze w przyszłości musielibyśmy ten samolot kupić. Otóż, w przyszłości ten samolot kupiliśmy. Ten samolot jest dobry, tylko nasz udział przemysłowy w tym jest żaden. Tak na przyszłość, warto umieć wyciągać wnioski, bo często u nas w siłach zbrojnych nie patrzy się na to, co będzie za 10, czy 15 lat i jak można na takim projekcie skorzystać. A doświadczone państwa potrafią działać tak, żeby siły zbrojne współpracowały z przemysłem. Potrafią opracowywać takie projekty, które później, w perspektywie dają korzyści zarówno dla sił zbrojnych, jak i dla przemysłu. To tyle z mojej strony. Jeżeli można poprosić, pan generał Śliwka odpowie na drugie pytanie, dotyczące pocisków JASSM, bo na pewno w tej sprawie nie będę tak precyzyjny, jak pan generał.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Bardzo proszę, panie generale.

Zastępca dowódcy generalnego gen. Jan Śliwka:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, realizatorem umowy na dostawę pocisków JASSM jest Inspektorat Uzbrojenia, który posiada pełne szczegóły tej umowy. Pierwsze 4 pociski są już dostarczone. Kolejne będą dostarczone w kwietniu. Natomiast, jeśli

chodzi o precyzyjny harmonogram, to bardzo proszę pana pułkownika Bogusławskiego o podanie tego, co ze względu na klauzulę może przedstawić. Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Proszę, panie pułkowniku.

Zastępca szefa IU płk Waldemar Bogusławski:

Szanowni państwo, umowa na dostawę pocisków JASSM, czyli podstawowych pocisków AMG-158A została zawarta w 2014 r. Termin realizacji, czyli dostawa całej partii pocisków jest planowana na lata 2018-2019. Natomiast dostawa pocisków ER, o wydłużonym zasięgu, została zawarta w grudniu 2016 r. Cała dostawa ma być zrealizowana do 2020 r. Ze względu na jawność posiedzenia, jeśli można, dane o liczbie pocisków przekażemy na piśmie.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję bardzo, panie pułkowniku. Proszę bardzo, pani przewodnicząca Anna Siarkowska.

Poseł Anna Maria Siarkowska (Republikanie):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie generale, Wysoka Komisjo, dla porządku kilka uwag. Po pierwsze, bardzo się cieszę deklaracji Ministerstwa Obrony Narodowej, że odstąpiono od pomysłu kupienia za cenę, która mogłaby się wydawać korzystna, złomu przebywającego gdzieś w pustynnym miejscu. W dodatku złomu, o którym mówiono, że jest nam oferowany przez stronę amerykańską, ale z dostępnych mi informacji wynika, że była to własność firmy prywatnej, która zarządzała tymi samolotami. To jest pierwsza rzecz. Tak, że bardzo mnie cieszy ta decyzja.

Druga kwestia jest taka, że mając na względzie konieczność zakupu w przyszłości samolotów, ponieważ tym, których używamy, kończą się resursy, musimy mieć na względzie to, że jeżeli będziemy inwestować tylko w samoloty, to w żaden sposób nasza zdolność obronna nie wzrośnie. Z tego względu, że te samoloty – jeżeli będą rozpatrywane, jako środek, który jest używany samodzielnie – nie będą w stanie skutecznie zapewnić nam bezpieczeństwa. Dlatego, że konieczne jest jednoczesne zapewnienie obrony przeciwlotniczej i obrony przeciwrakietowej. W sytuacji, w której jesteśmy, te samoloty w ogóle nie zdążą wystartować, a jeżeli nawet wystartują, to nie będą miały gdzie wylądować, bo nie mamy zapewnionej należytej obrony lotnisk.

Na koniec chciałabym tylko zacytować Edwarda Luttwaka, amerykańskiego stratega wojskowego, zresztą bardzo znanego, który w tej sprawie wypowiadał się nawet w polskiej prasie. Oczywiście, wypowiadał się także w kontekście obrony terytorialnej, która jest tworzona. Pozwolę sobie go zacytować, bo wydaje mi się, że to, co powiedział jest jednak mocno pouczające: „Polska stoi przed wielką szansą. Po raz pierwszy w historii może stać się niepokonana, jeśli wprowadzi powszechną obronę terytorialną i uzbroi zdolnych do tego obywateli". Następny element: „Polsce niepotrzebne są drogie myśliwce, bo one kraju nie obronią. Jak ktoś ma apetyt na samolot F-35, to niech sobie kupi jego zdjęcie i powiesi na ścianie. Efekt obronny będzie podobny, a cena dużo niższa. Rosja nie będzie śmiała wejść do kraju, którego obywatele sami będą się bronili, nie czekając na decyzje Unii Europejskiej, NATO, czy ONZ".

A zatem te 2 elementy, z których jeden jest dzisiaj wprowadzany. Myślę tutaj o stworzeniu obrony terytorialnej. Kibicujemy Ministerstwu Obrony Narodowej i przez cały czas czekamy na konkretne owoce. A druga kwestia, czyli uzbrojenie naszych obywateli i zwiększenie dostępu do broni jest – oczywiście – przed nami. Myślę, że to są te 2 priorytetowe kierunki, które powinny być realizowane. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Jeszcze pan poseł Wojciech Buczak.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Jeszcze pytanie odnośnie do szkolenia pilotów, bo bez względu na to, którą ścieżką pójdziemy – czy ścieżką zakupu nowych F-16, czy też F-35 – będzie potrzebna kadra kilkudziesięciu pilotów. I pytanie. Czy są planowane wstępne szkolenia pilotów na samolotach

„Orlik" w nowej wersji, które oglądaliśmy wizytując PZL „Okęcie"? Wiemy, że koszty tego szkolenia są olbrzymie, jeśli jest ono przeprowadzane w Stanach Zjednoczonych. Jakie są plany, jeśli chodzi o szkolenie pilotów? Czy na ten temat możemy coś więcej usłyszeć?

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Jeszcze pan poseł Leszek Ruszczyk. Proszę. Jeśli nie ma więcej zgłoszeń, to zamykam listę osób chętnych do zabrania głosu. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Leszek Ruszczyk (PO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie oficerowie, panie generale, mam pytanie dotyczące szkolenia pilotów. W Radomiu jest 42. Baza Lotnictwa Szkolnego. Tam stacjonują „Orliki". Pojawiła się wieść – być może to plotka, więc prosiłbym o ewentualne odniesienie się – że „Orliki" już nie będą stacjonować w Radomiu pomimo tego, że to była ich macierzysta jednostka, tylko mają przylecieć jakieś „Puszczyki". Czy są jakieś plany likwidacji bazy szkoleniowej w Radomiu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę o odpowiedź.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Panie przewodniczący, jeżeli chodzi o to, co powiedziała pani poseł Siarkowska o samolocie F-16, to nawiążę do tego, o czym mówił pan poseł Suski. Analizy są zawsze robione w Ministerstwie Obrony Narodowej. I cieszę się, że ich wyniki są przyjmowane ze zrozumieniem. Cieszy nas, że nasza ocena pokrywa się z tym, co państwo mówią. Natomiast powiedziała pani, że same samoloty nas nie obronią. Rzeczywiście, system obrony powietrznej, to rzecz bardzo ważna. Można też to powiedzieć o tym, co w ostatnich miesiącach budzi emocje mediów, czyli o śmigłowcach. Nawet gdyby były w większej liczbie niż 50, czy 70, to bez obrony powietrznej ich przydatność będzie jeszcze mniejsza niż samolotów F-16. Mówiąc o kolejności i o tym, co jest ważne, media czasem tego nie rozumieją. Emocjonują się czymś, co z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa jest ważne, ale są rzeczy operacyjnie ważniejsze. Jednak nie zgodzę się z tym, co mówi pani o obronie terytorialnej. Kibicuję jej i robię wszystko, żeby była na jak najwyższym poziomie. Ale obok obrony terytorialnej chciałbym też mieć samoloty F-35, albo przynajmniej samoloty F-16. Jedno i drugie jest ważne, pani poseł, żeby nie było tak, że rezygnujemy z jednego na rzecz innych rozwiązań. Jedno i drugie trzeba rozwijać.

Poseł Anna Maria Siarkowska (Republikanie):

Dlatego chce pan kupić Porsche.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Porsche nie, ale musi być dach, okna, drzwi i ściany. Możemy się spierać, czy F-35, czy F-16, ale to, że są potrzebne, nie ulega żadnej wątpliwości. Nie chciałbym, żeby powstało takie wrażenie, że z czegoś rezygnujemy na rzecz innych rozwiązań. Siły Powietrzne w odpowiednim stanie też nam są potrzebne. Już oddam głos panu generałowi, żeby powiedział na temat szkolenia i lotniska, przy czym jestem trochę zdziwiony tymi informacjami. Rzeczywiście, ze szkoleniem pilotów był problem, bo za mało pilotów było szkolonych. Teraz zwiększamy liczbę osób, które będą szkolone. Może problemem było to, że chcieliśmy jakby zwijać nasze Siły Powietrzne. W perspektywie kilku lat mogłoby to generować większe problemy. Można byłoby tutaj mówić nie tylko o programie szkoleń, ale to już pan generał będzie do tego właściwy.

Zastępca dowódcy generalnego gen. Jan Śliwka:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zacznę od odpowiedzi na drugie pytanie, krótko mówiąc, dotyczące wyprowadzenia „Orlików" z Radomia. Takich planów nie ma, przynajmniej w chwili obecnej. Nie wiem, gdzie powstała ta informacja. Być może gdzieś na styku realizacji zadań i rozważania – i myślę, że jako zastępca dowódcy generalnego, któremu lotnictwo szczególnie leży na sercu, powinienem to też powiedzieć – żądania opłat przez cywilne porty lotnicze za stacjonowanie wojskowych statków powietrznych na lotnisku w Radomiu. Sądzę, że były to informacje, które nie do końca

są prawdziwe. Nie ma takich planów wyprowadzenia „Orlików”. Realizujemy zadania w Radomiu z racji tego, że to lotnisko jest niezbędne. Podam informacyjnie, że liczba operacji w Dęblinie, to 40 tys. operacji lotniczych w ciągu roku. To jest drugie lotnisko wojskowe, które ma najwięcej operacji lotniczych z racji tego, że Dęblin wykonuje zadania na „Puszczykach”, na Mi-2, na Ts-11 i planowane szkolenie na AJT. Lata również akademicki ośrodek szkolenia będący w strukturze Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych, więc ten element był analizowany, jeżeli chodzi o dostępność.

Jak powiedziałem, jest to lotnisko, które po Okęciu ma najwięcej operacji. Natomiast „Orliki” w chwili obecnej wykonują zadania i będą wykonywały zadania w 42. bazie. Przynajmniej w chwili obecnej nie ma takich planów, żeby wyprowadzać „Orliki” z Radomia. Natomiast co do modernizacji „Orlików” do wersji glass cockpit, o której pewnie pan przewodniczący mówił, to nie została zaakceptowana zaproponowana oferta cenowa. Nie chciałbym się wypowiadać w sprawie szczegółów finansowych, bo są instytucje, które to procedowały. Oferta nie uzyskała akceptacji, więc planowane jest dalej szkolenie na „Orlikach” typu Garmin, czyli tych, które mamy. W ślad za tym idą szkolenia na AJT, a później na F-16. Natomiast to nie jest pierwsze podejście do modernizacji do standardu glass cockpit. Robiliśmy to już chyba w 2014 r., o ile dobrze pamiętam. Była podobna zapora cenowa na realizację tej modernizacji. Niestety, potrzeby i chęci nie spotkały się tutaj z oczekiwaniami i możliwościami finansowymi. Melduję, że skończyłem.

Sekretarz stanu w MON Bartosz Kownacki:

Są deklaracje, że być może te ceny będą mniejsze.

Przewodniczący poseł Michał Jach (PiS):

Te deklaracje cieszą. Na pewno byłoby to dobre dla szkolenia pilotów.

Proszę państwa, jeżeli nie ma więcej uwag i pytań – nie widzę – dziękuję wszystkim zaproszonym gościom. Dziękuję posłom. Zamykam posiedzenie Komisji Obrony Narodowej.